

Yhdyskuntavaliokunta	§ 58	19.05.2020
Yhdyskuntavaliokunta	§ 121	10.11.2020
Kaupunginhallitus	§ 224	07.12.2020

Granhultin koulun ja alueen liikuntapaikkojen saattoliikennejärjestelyiden parantaminen

167/10.03.01/2020

YLKV 19.05.2020 § 58

Lisätiedot:

kuntatekniikkapäällikkö Jarkko Riipinen, puh. 050 382 8756  
kuntatekniikan projekti-insinööri Tom Norrgård, puh. 050 544 6427  
etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

### Tausta

Kauniaisten uimahallin kohdalla, Asematien yhdistetyllä jalankulku- ja pyörätiellä pysäköidään ja tätä yhdistettyä väylää käytetään toistuvasti koulu- ja liikuntaharrastuksissa kävijöiden saatto- ja hakupaikkana. Yhdistetyllä jalankulku- ja pyörätiellä pysäköiminen tai sen käyttäminen väliaikaisesti matkustajien jättämiseen tai noutamiseen on liikennesääntöjen vastaista ja vaarantaa alueen liikenneturvallisuutta.

Kuntatekniikka selvitti asiaa alkuvuonna 2020 ja totesi, että väärinpysäköinti tällä kohdalla on ongelma ja aiheuttaa tarpeettomia vaaratilanteita kävelijöille ja pyöräilijöille. Kohde on erityisen tärkeä liikenneturvallisuuden näkökulmasta, sillä alueen palveluita käyttävät etenkin lapset ja nuoret (Granhultin alakoulu, palloiluhalli, urheilukenttä ja uimahalli). Lisäksi Asematien yhdistetty väylä on yksi Kauniaisten pääpyöräreiteistä ja palvelee niin koululais-, työmatka- kuin harrastusliikennettä, jolloin on erityisen tärkeää, että liikkuminen on sujuvaa ja turvallista. Tämän takia kuntatekniikka esittää, että saattopysäköinnin järjestelyitä selkeytetään ja väärinpysäköinnin mahdollisuus Asematien yhdistetyllä väylällä estetään.

Kuntatekniikka tutki neljää eri vaihtoehtoa, miten saattoliikennettä voitaisiin selkeyttää ja ohjata niin, että etenkin lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ei vaarantuisi. Tarkastelut on tehty liikennesuunnitelmatasolla eli tavoitteena oli selvittää vaihtoehtojen toteutettavuus, vaikutukset liikenteeseen ja alustavat kustannukset. Valitun ratkaisun tarkemmat yksityiskohdat ja kustannukset tulee selvittää katusuunnitelmavaiheessa. Suunnittelu tehtiin yhteistyössä kaupungin puitesopimus konsultti Finnmap Infra Oy:n kanssa.

### Suunnittelualue

Suunnittelualue rajautuu välille Asematie 24-28, mukaan lukien Kylpylän tien, uimahallin ja Oppilaskodintien liittymät. Asematie on yksi kaupungin vilkkaimmista ja tärkeimmistä yhteyksistä niin kävelyn, pyöräilyn, autoliikenteen kuin joukkoliikenteen näkökulmasta. Asematie toimii yhtenä Kauniaisten pääkatuna ja sen kautta liikennöi useampi joukkoliikennelinja (533, 549, 212, 232 ja 118N). Suunnittelualueella kadun nopeusrajoitus on 30 km/h ja autoliikenteen liikennemäärä on noin 5 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kadun nopeusrajoitus laskettiin 30 km/h 1.12.2019 perusteluina lii-

kenneturvallisuuden nostaminen koulun ja alueen muiden toimintojen läheisyydessä.

Suunnittelualueen palveluita käyttää useampi sata ihmistä päivittäin. Pelkästään alakoulun oppilaita, opettajia ja muuta henkilökuntaa on yli 400 henkilöä. Viikkainta liikenne on ruuhka-aikoina johtuen työmatka- ja koulu-liikenteestä sekä iltaisin johtuen harrastusliikenteestä. Harrastustoiminnasta syntyvää liikennettä on lisäksi viikonloppuisin. Uimahallin pysäköintialueilla on noin 100 pysäköintipaikkaa, palloiluhallin edustalla kaksi invapaikkaa sekä Granhultin koulun henkilökunnan pysäköintialueella Oppilaskodintien varrella, noin 32 paikkaa.

Granhultin koulun saattoliikennettä ei ole ohjattu erikseen ja jättö- ja haku-liikenne ohjautuukin luonnollisesti koulun sisäänkäyntien läheisyyteen. Kuntatekniikan havaintojen ja saadun palautteen perusteella Granhultin koulun saattoliikenne käyttää Asematien yhdistetyn jalankulku- ja pyörätien lisäksi Asematien varren joukkoliikennepysäkkejä ja Oppilaskodintien vartta. Palloiluhallin ja uimahallin vierailijat käyttävät virallisten pysäköintialueiden lisäksi Asematien yhdistettyä väylää.

Selvitettyjen liikenneturvallisuutta parantavien vaihtoehtojen suunnitelmat alustavine kustannusarvioineen on esitetty **oheismateriaalissa**. Ohessa on kuvaus tarkastelluista vaihtoehdoista.

#### Vaihtoehto 1 – saattoliikennepaikat Asematien varteen, uimahallin kohdalle

Vaihtoehdossa 1 rakennetaan autoille kuusi saattopaikkaa Asematien varteen, Kylpylätien ja valo-ohjatun suojatien väliselle osuudelle. Paikoille asetetaan 15 minuutin aikarajoitus. Asematien ajoradan linjausta muutetaan kadun eteläpuolella niin, että ajorata kaventuu nykyisestä noin 9 metristä 7,0 metriin. Tällöin kadulle saadaan sijoitettua yhdistetty jalankulku- ja pyöräväylä (4,5 m) ja saattopaikat riittävine turvavälineen. Uimahallin pysäköintialueen ajoliittymä Asematieltä säilyy entisellään.

Pysäköintipaikat rakennetaan korotettuna reunakiven päälle. Nykyisellään katu on tarpeettoman leveä 30 km/h nopeusrajoituksen kannalta, jolloin ajoradan kaventaminen tukee kadun nopeusrajoitusta. Kadun kaventamisen vuoksi Kylpylätien risteuksen keskisaareke poistetaan. Saattopaikkojen toteuttaminen kadunvarsipysäköintinä on tavanomainen ratkaisu, kun kadun nopeusrajoitus on matala. Pysähtyessä auto pysäköidään selkeästi reunakiven päälle erilleen ajoradasta ja pysäköintipaikat erotetaan viereisestä kävely- ja pyörätiestä oven avaustilalla (0,75 m). Oven avaustila merkitään kivetyksin, jolla pyritään estämään autosta poistuvien ja esim. väylän pyöräilijöiden konfliktitilanteet.

Vaikutukset liikenneturvallisuuteen: saattopaikkojen rakentaminen Asematien varteen uimahallin kohdalle muuttaa nykyisen liikenneturvallisuutta vaarantavan ja liikennesääntöjen vastaisen saattoliikenteen ohjatuksi ja turvalliseksi. Saattoliikenteen pysäköinti Asematietä pohjoisesta saapuville on sujuvaa eikä aiheuta risteämisiä kävelijöiden tai pyöräilijöiden kanssa. Taskupysäköinti Asematien varrella ei aiheuta kohtuutonta haittaa Asematien ajoneuvoliikenteelle. Pysäköinnin sijoittaminen kadun varteen tukee kadun 30 km/h nopeusrajoitusta ja rauhoittaa aluetta tältä osin. Taskupysäköinnillä ei pystytä vaikuttamaan liikennesääntöjen vastaisiin Asematien ylituksiin ennen suojatietä. Ratkaisulla ei myöskään saada ohjattua koululai-

sia alikulkutunneliin. Ratkaisu ei paranna saattoliikenteen järjestelyjä Asematietä idästä päin saapuville. Suuri riski liikenneturvallisuudelle on, mikäli lapset päästetään ulos autosta ajoradan puolelle.

Paikkojen saavutettavuus: saattopaikoilta on lyhyt etäisyys koululle, palloiluhallille, uimahallille ja urheilukentälle. Saattoliikenne voi lisäksi käyttää nykytilanteen mukaisesti uimahallin pysäköintialueita sekä kummankin suunnan bussipysäkkejä matkustajan jättämiseen. Ratkaisu koettaisiin luultavasti helposti käytettäväksi, sillä se jatkaisi totuttua käytäntöä.

Pysäköintipaikkojen rakentaminen ei edellytä muutostarpeita kunnallisteknisille järjestelmille. Asematien ajoradan länsireunassa kulkee vesijohto, joka jää siirrettävän reunakivilinjan kohdalle. Vaihtoehdon kustannusarvio on 16 800 € (alv. 0 %).

### Vaihtoehto 2 – saattopaikat uimahallin pysäköintialueelle

Vaihtoehdossa 2 merkitään kuusi saattopaikkaa uimahallin alapihan pysäköintialueelle, jossa sijaitsee nykyisin noin 60 pysäköintipaikkaa. Paikoille asetetaan 15 min aikarajoitus. Saattopaikat varataan saattoliikenteen käyttöön, jolloin se vähentää hieman nykyisiä asiakaspaikkoja. Asematien väärinpysäköintiä pyritään estämään ajoradan ja yhdistetyn jalankulku- ja pyörätien (4,5 m) väliin rakennettavalla pensaskaistalla (2 m). Ajorataa kavennetaan nykyisestä noin yhdeksästä metristä 7,5 metriin ja Asematien keskisaareke poistetaan. Esitetty kadun leveys (7,5 m) ei ole optimaalinen ratkaisu kadun nopeusrajoituksen tukemiseksi, mutta Asematien ajoradan länsireunassa kulkevan vesijohdon vuoksi, ajorata on toteutettava ohjelevyettä (7 m) leveämpänä. Vesijohtoa ei voi sijoittaa istutuskaistan alle.

Vaikutukset liikenneturvallisuuteen: lisääntyvät uimahallin pysäköintialueen sisään- ja ulosajot aiheuttavat nykyistä enemmän ei-toivottavia autoliikenteen ja kävely- ja pyöräliikenteen risteämistilanteita Asematien liittymässä. Saattoliikenne pysäköintialueella ei ole liikenneturvallisuuden näkökulmasta ensisijainen ratkaisu, mutta saattopaikkojen sijoittaminen pysäköintialueen reunalle olisi vähiten riskialtis paikka. Saattoliikenteen osoittaminen pysäköintialueelle voi vähentää liikennesääntöjen vastaisia Asematien ylityksiä ja lisätä pienten koululaisten liikenneturvallisuutta, sillä saattopaikkojen sijoittuminen Asematien alikulun viereen ohjaisi ensisijaisesti alikulun käyttöön.

Paikkojen saavutettavuus: saattoliikenteen paikat ovat käytettävissä kummastakin suunnasta Asematietä saavuttaessa ja paikoilta on lyhyt etäisyys nykyiselle alikululle sekä uimahallille. Etäisyys urheilukentälle on suurempi kuin vaihtoehdossa 1. Riskinä saattopaikkojen sijoittamiselle pysäköintialueelle on paikkojen huonompi havaittavuus ja mahdollisesti hankalaksi koettu käytettävyys.

Ajoradan kaventaminen ja pensaskaistan rakentaminen eivät edellytä muutostarpeita kunnallisteknisille järjestelmille. Vaihtoehdon kustannusarvio on 12 400 € (alv. 0 %).

### Vaihtoehto 3 – saattopaikat Asematielle alikulun kohdalle

Vaihtoehdossa 3 tutkittiin kolmen saattopaikan sijoittamista nykyisen Uimahallin bussipysäkin (Ka1713) jatkeeksi Asematien alikulun kohdalle. Ideana oli, että saattoliikennepaikat olisivat lähellä alikulkua ja saattoliikenteen

näkökulmasta sujuvasti Asematien varrella. Väärinpysäköinti Uimahallin edustan yhdistetyllä väylällä pyrittäisiin vaihtoehdon 2 tavoin estämään pensaskaistalla. Suunnittelussa todettiin, että vaihtoehto ei ole toteuttamiskelpoinen, sillä pysäköintipaikkojen rakentaminen tälle kohdalle kaventaisi nykyistä yhdistettyä jalankulku- ja pyöräväylää noin 2 metrin levyiseksi, joka ei täytä turvallista pääpyöräreitin mitoitusta. Lisäksi alikulun päälle ei kannata rakentaa pysäköintipaikkoja kadun kantavuuden varmistamiseksi ja kunnossapitosyistä. Tämä vaihtoehto todettiin näillä perusteilla toteuttamiskelvottomaksi ja hylättiin kustannustarkastelusta.

#### Vaihtoehto 4 – bussipysäkin (Ka1713) siirtäminen ja saattopaikkojen osoittaminen nykyiseen pysäkkisyvennykseen

Vaihtoehdossa 4 rakennetaan kuusi saattopaikkaa Asematien varteen, nykyisen uimahallin pysäkin (Ka1713) kohdalle. Paikoille asetetaan 15 minuutin aikarajoitus. Nykyinen pysäkki siirretään Kylpyläntien ja valo-ohjatun suojatien välille uimahallin eteen. Bussipysäkin uusi sijainti estää nykyisen liikenneturvallisuutta vaarantavan väärinpysäköinnin. Ratkaisu kaventaa Asematien ajorataa nykyisestä noin yhdeksästä metrissä 7,0 metriin. Kylpyläntien risteyksen keskisaareke poistetaan. Yhdistetty jalankulku- ja pyörätie kaventuu nykyisestä 4,25 metriin, joka ei ole aivan riittävä leveys pyöräilyn pääreitille. Nykyinen Asematien ajoyhteys uimahallin yläpihan pysäköintialueelle jouduttaisiin poistamaan uuden pysäkin tieltä ja ohjattaisiin Kylpyläntien kautta, mikä ei liikenteellisesti ole kovin hyvä ratkaisu.

Vaikutukset liikenneturvallisuuteen: Saattopaikkojen sijainti lähellä Asematien alikulua ohjaisi koululaisia käyttämään ensisijaisesti sitä. Uusi pysäkin sijainti palvelee nykyistä pysäkkiä paremmin uimahallin ja urheilukentän asiakkaita. Kasavuoren koulukeskukseen menijöille uusi pysäkin sijainti saattaisi olla hieman nykyistä sijaintia parempi. Esitetyssä vaihtoehdossa Asematien yhdistetty väylä, joka toimii myös pyöräilyn pääreitinä, kulkisi pysäkkikatoksen edestä kävelijöiden ja bussimatrustajien seassa. Tämä ei ole optimaalinen ratkaisu bussimatrustajien, kävelijöiden tai pyöräilijöiden näkökulmasta ja konfliktien riski on suuri. Reitin siirtäminen pysäkkikatoksen taakse johtaisi mutkittelevaan väylään, mikä ei sekään ole onnistunut ratkaisu.

Paikkojen saavutettavuus: saattoliikennepaikkojen sijoittaminen nykyisen pysäkin kohdalle on Asematietä pohjoisesta saapuville sujuva ratkaisu. Rakennettavilta saattopaikoilta on kuitenkin hiukan pidempi etäisyys kohteisiin kuin muissa vaihtoehdoissa.

Pysäköintipaikkojen rakentaminen ja pysäkin siirto eivät edellytä muutostarpeita kunnallisteknisille järjestelmille. Vaihtoehdon kustannusarvio on 24 900 € (alv. 0 %).

#### Esitys jatkosta

Kuntatekniikan esitys on, että tutkituista vaihtoehdoista valitaan vaihtoehto 1 jatkosuunnitteluun. Vaihtoehdon mukaisesti kuusi saattopaikkaa toteutetaan Asematien varteen uimahallin eteen. Ratkaisu on saattoliikenteen kannalta toiminnallisesti selkeä ja turvallinen, kunhan autosta poistuminen tapahtuu kevyen liikenteen puolelle. Ratkaisu poistaa ongelmana olevan Asematien yhdistetyn väylän väärinpysäköinnin ja palvelee parhaiten alueen saattopaikkana. Lisäksi ratkaisulla on vähiten vaikutuksia nykyiseen

Asematien pyöräilyn pääreittiin. Arvio ratkaisun toteuttamiskustannuksista on 16 800 € (alv. 0 %).

YTJ:

Valiokunta päättää valita vaihtoehto 1 jatkosuunnitteluun Granhultin koulun ja alueen liikuntapaikkojen saattoliikennejärjestelyiden parantamiseksi.

-----

Pj Berg esitti jäsen Jääskeläisen kannattamana, että päätökseen lisätään seuraavaa: "*Samalla selvitetään töyssyn rakentamista valo-ohjatun suojatien kohdalle.*" Vpj Wahlstedt kannatti pj Bergin esitystä ja ehdotti jäsen Eväsojan kannattamana siihen lisättävän seuraavaa: "--- *sekä alikulun aktivoimisen lisäämistä* ". Molemmat esitykset saivat valiokunnan yksimielisen kannatuksen.

Päätös:

Valiokunta päättää valita vaihtoehto 1 jatkosuunnitteluun Granhultin koulun ja alueen liikuntapaikkojen saattoliikennejärjestelyiden parantamiseksi. Samalla selvitetään töyssyn rakentamista valo-ohjatun suojatien kohdalle, sekä alikulun aktivoimisen lisäämistä.

YLKV

Lisätiedot:

kuntatekniikkapäällikkö Jarkko Riipinen, puh. 050 382 8756  
etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

Kuntatekniikka on jatkanut suunnittelua Granhultin koulun ja alueen liikuntapaikkojen saattoliikennejärjestelyjen parantamiseksi uimahallin kohdalla yhdyskuntavaliokunnan päätöksen 19.5.2020 § 58 mukaisesti.

Yhdyskuntavaliokunnassa käytiin läpi kuntatekniikan alustavan selvitystyön neljä eri vaihtoehtoa, joista valiokunta päätti valita vaihtoehto 1 jatkosuunnitteluun. Lisäksi valiokunta päätti, että samalla selvitetään töyssyn rakentamista valo-ohjatun suojatien kohdalle, sekä alikulun aktivoimisen lisäämistä.

Saattopysäköintipaikat ovat tarkoitettu lyhytaikaiseen koululaisten –sekä liikuntapaikkojen käyttäjien jättöpaikoiksi. Päämääränä ei ole luoda vakiintuneita pysäköintipaikkoja vaan kyseessä on saattoliikennepaikkoja joille asetetaan liikennemerkein 15min aikarajoitus. Paikat tulevat olemaan pysäköinninvalvonnan piirissä.

#### Suunnitelmaratkaisu

Vaihtoehdossa 1 rakennetaan autoille kuusi saattopaikkaa Asematien varteen, Kylpyläntien ja valo-ohjatun suojatien väliselle osuudelle. Paikoille asetetaan 15 minuutin aikarajoitus. Asematien ajoradan linjausta muutetaan kadun eteläpuolella niin, että ajorata kaventuu nykyisestä noin 9 metristä 7,0 metriin. Tällöin kadulle saadaan sijoitettua yhdistetty jalankulku- ja

pyöräväylä (4,5 m) ja saattopaikat riittävine turvaväleineen. Uimahallin pysäköintialueen ajoliittymä Asematieltä säilyy entisellään.

Pysäköintipaikat rakennetaan korotettuna. Kadun kaventamisen vuoksi Kylpylätien risteyksen keskisaareke poistetaan. Pysähtyessä auto pysäköidään selkeästi reunakiven päälle erilleen ajoradasta ja pysäköintipaikat erotetaan viereisestä kävely- ja pyörätiestä oven avaustilalla (0,75 m). Oven avaustila merkitään kivetyksin, jolla pyritään estämään autosta poistuvien ja esim. väylän pyöräilijöiden konfliktitilanteet. Luonnosvaiheesta tarkennetut suunnitelmat ja työselostus ovat esityslistan **liitteenä**.

Myös kustannusarviota on voitu laskea tarkemmin em. mukaisesti (oheismateriaali). Tarkennettu kustannusarvio toteutuksesta on 40.600 euroa (alv 0 %).

Pysäköintipaikkojen rakentaminen ei edellytä muutostarpeita kunnallisteknisille järjestelmille. Asematien ajoradan länsireunassa kulkee vesijohto, joka jää siirrettävän reunakivilinjan kohdalle.

#### Ehdotus hidastetöyssystä

Vaihtoehto 1 kaltaisella ratkaisulla ajorata kapenee ja vahvistaa sekä tukee kadun vastikään asetettua, alennettua 30 km/h nopeusrajoitusta. Tarkasteltavassa kohdassa on myös käytössä liikennevalot ohjaamassa liikennettä ja varmistamassa jalankulkijoille turvallinen ylitys. Kohdassa on lähimenneisyydessä ollut kaksi tyynyhidastetta (yksi/ajorata), jotka on korvattu nykyisillä liikennevaloilla niiden osoittauduttua paikkaan huonosti sopivaksi ratkaisuksi. Tämän myötä hidastetöyssyn uudelleenrakentaminen ei ole perusteltua. Alakoululaisten turvallista siirtymistä kadun toiselle puolelle mahdollistaa lisäksi alikulkukäytävä, jonka käyttöön koululaisia tulisi ensisijaisesti opastaa. Asematien ollessa myös paljon käytetty joukkoliikennekatu, eivät töyssyt ole linja-autoliikenteen kannalta yleisesti toivottavia, kohdan ollessa lisäksi loiva mäki. Liikennevalojen yhteyteen ei siten ole suositeltavaa rakentaa purettuja töyssyjä uudestaan, koska kyseiseen paikkaan parhaiten soveltuva, tien turvallisen ylittämisen ja alittamisen mahdollistava infra on olemassa ja liikenneturvallisuuden kannalta tärkeää nopeusrajoitusta on vastikään alennettu.

#### Ehdotus alikulun aktivoimiseksi:

Yhdyskuntavaliokunnan päätöksen mukaisesti on kuntatekniikassa pohdittu myös alikulkukäytävän aktivoimisen lisäämistä. Alikulun aktivointiin voitaisiin parhaiten vaikuttaa lisäämällä sen houkuttelevuutta ja viihtyisyyttä sekä turvallisuutta - keinona on päivittää reitin yleisilmettä. Kuntatekniikka on katuvalaistusurakan yhteydessä jo ryhtynyt toimiin varautumalla parantamaan alikulun valaistusta uusilla led-valaisimilla. Muiksi parannusehdoksiksi kuntatekniikka esittää viitoituksen päivittämistä ohjaamaan jalankulkijat paremmin löytämään ja käyttämään alikulkua, sekä kannustamalla kouluja tiedotukseen. Nykyisellään myös linja-autoliikenteen pysäkki on pohjoisen suunnasta tuleville sijoitettu niin, että tunnelin käyttö katua ylittäessä olisi luontaisin valittava vaihtoehto - eli liikkuja ohjataan jo käyttämään luontaisesti lyhyintä reittiä pysäkin sijoituksella. Kuntatekniikka ehdottaa niin ikään, että erikseen suunnitteleamalla olisi tunneliin mahdollista teettää värikkäitä maalauksia tai ideoida interaktiivisia valaistuselementtejä (värikäs pistemäinen ledivalaistusmatto seinillä tai katossa, joka aktivoituu

äänestä) piristämään alikulun harmaata yleisilmettä. Parasta olisi, jos lapset ja nuoret itse osallistuisivat suunnitteluun esimerkiksi koulun kuvaamataidon projektina tai kuvataidekoulun kanssa yhteistyössä. Tunnelin maalaus ja interaktiivisuus voisivat houkuttaa varsinkin nuoria liikkujia tutustumaan alikulkuun ja valitsemaan sen liikkuessaan Asematien puolelta toiselle. Keskeistä ylläolevissa keinoissa on yhteinen tavoite nostaa turvallisuudentunnetta alikulussa, joka on todennäköisesti suurimpia yksittäisiä kynnyksiä alikulun käytölle. Samassa yhteydessä tunnelin yleisilme siistiytyisi ja elävöityisi.

YTJ:

Yhdyskuntavaliokunta päättää asettaa Granhultin koulun saattoliikennejärjestelyiden katusuunnitelman julkisesti nähtäville MRA 43 §:n mukaisesti. Suunnitelmista pyydetään poliisin, HSL:n HSY:n sekä vanhus- ja vammaisneuvostojen lausunnot.

Lisäksi valiokunta päättää hyväksyä kuntatekniikan esityksen, että hidaste-työssyjä ei rakenneta. Alikulun elävöittämiseksi on esitetty varsin helppoja ja toteuttamiskelpoisia ehdotuksia, joita yhdyskuntavaliokunta kehottaa toteuttamaan yhteistyössä lasten ja nuorten kanssa.

-----

Jäsen von Essen ehdotti jäsen Wahlstedtin ja jäsen Sederholmin kannattamana, että saattoliikennejärjestelyjen toteutuksessa hyödynnettäisiin myös Uimahallin ala-alueen pysäköintipaikkoja esim. lisäämällä sinne riittävä määrä jättöpaikkoja 15 minuutin aikarajoituksella arkisin kello 8-16 välisenä aikana. Ehdotus sai valiokunnan yksimielisen kannatuksen.

Jäsen Sederholm esitti pj Bergin kannattamana, että Uimahallin liikennevalojen yhteydessä tulisi olla myös hidastetöyssy. Ehdotus ei saanut valiokunnan yksimielisitä kannatusta joten puheenjohtaja totesi asiasta äänestettävän siten, että ne jotka ovat alkuperäisen ehdotuksen kannalla äänestävät "jaa" ja jäsen Sederholmin esitystä kannattavat äänestävät "ei." Puheenjohtaja totesi äänestyksen lopputuloksen: 4 jaa (Wahlstedt, Eväsoja, Korpela, Jääskeläinen) - 3 ei (Sederholm, Berg, Lamberg-Allardt) - 2 tyhjää jolloin pohjaehdotuksen todettiin pysyvän voimassa.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin lisäyksellä, että saattoliikennejärjestelyjen toteutuksessa hyödynnetään Uimahallin ala-alueella olevia pysäköintipaikkoja esim. lisäämällä sinne riittävä määrä jättöpaikkoja 15 minuutin aikarajoituksella arkisin kello 8-16 välisenä aikana.

KH 07.12.2020 § 224

KH päätti kokouksessaan 17.11.2020 § 216 ottaa yhdyskuntavaliokunnan päätöksen 10.11.2020 § 121 (Granhultin koulun ja alueen liikuntapaikkojen saattoliikennejärjestelyiden parantaminen) käsiteltäväkseen kuntalain 92 §:n mukaisesti seuraavassa kokouksessaan 7.12.2020.

#### Taustaa

Yhdyskuntavaliokunta on käsitellyt kokouksessaan 19.5.2020 § 58 kuntatekniikan alustavan selvitystyön neljää eri vaihtoehtoista ratkaisua, joilla

voitaisiin parantaa Granhultin koulun ja alueen liikuntapaikkojen saattoliikennejärjestelyjä. Valiokunta päätti valita vaihtoehdon 1 jatkosuunnitteluun. Valitussa vaihtoehdossa Asematielle toteutetaan kuusi lyhytaikaista saattopysäköintipaikkaa Asematien varteen. Lisäksi valiokunta päätti, että samalla selvitetään töyssyn rakentamista valo-ohjatun suojatien kohdalle, sekä alikulun aktivoimisen lisäämistä.

Yhdyskuntavaliokunta käsitteli kokouksessaan 10.11.2020 § 121 valitun ratkaisun tarkennetun suunnitelman, työselostuksen ja toteutuksen kustannusarvion, joka on 40 600 euroa (alv 0 %). Valiokunta äänesti uimahallin liikennevalojen yhteyteen rakennettavan hidastetöyssyn sisällyttämisestä toteutukseen lisäyksenä pohjaehdotukseen. Äänestystulos 4–3 mukaisesti todettiin pohjaehdotuksen tältä osin pysyvän voimassa eli töyssyä ei rakennettaisi. Pohjaehdotusta kuitenkin täydennettiin yksimielisesti lisäyksellä, että saattoliikennejärjestelyjen toteutuksessa hyödynnetään uimahallin ala-alueella olevia pysäköintipaikkoja esim. lisäämällä sinne riittävä määrä jättöpaikkoja 15 minuutin aikarajoituksella arkisin kello 8–16 välisenä aikana.

Todettakoon, että päätös ei ole vielä lopullinen, vaan tässä vaiheessa on tarkoitus asettaa Granhultin koulun saattoliikennejärjestelyiden katusuunnitelma julkisesti nähtäville MRA 43 §:n mukaisesti. Suunnitelmista pyydetään poliisin, HSL:n, HSY:n sekä vanhus- ja vammaisneuvostojen lausunnot.

Alikulun käytön lisäämiseksi ja sen elävöittämiseksi oli esitetty varsin helppoja ja toteuttamiskelpoisia ehdotuksia, joita yhdyskuntavaliokunta kehotti toteuttamaan yhteistyössä lasten ja nuorten kanssa.

#### Hidastetöyssyistä ja esitetyn ratkaisun perusteluista

Yhdyskuntavaliokunta käsittelee kerran vuodessa hyväksytyyn pisteytysjärjestelmän pohjalta kaupungille vuoden aikana esitetyt hidasteiden rakentamiset. Viimeisin käsittely on marraskuulta 2020 (linkki: <http://kauniainenfi.oncloudos.com/cgi/DREQUEST.PHP?page=meetingitem&id=20203011-4>).

Hidaste-esityksiä vastaanotetaan runsaasti, mistä syystä niiden tarvetta ja ratkaisuvaihtoehtoja mahdollista toteutusta ajatellen on käsiteltävä tasapuolisesti, suhteuttaen aloitteet olemassa oleviin hidasteisiin, kohteiden liikennemääriin ja -järjestelyihin, ajonopeuksien ylityksiin, sattuneisiin onnettomuuksiin ja käytettävissä oleviin määrärahoihin. Hidasteet voivat olla ajoradan korotuksia, kavennuksia, sivusiirtymiä tai näiden yhdistelmiä. Vaihtoehtoisia liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä ovat ajoradan mutkittelu, bussien ajoratapysäkit, nopeusnäytöt, kadunvarsipysäköinti sekä optinen kaapeus (rakennukset, puuistutukset, pysäköinti, erilaiset päällystemateriaalit).

Hidasteita on toteutettu Kauniaisissa runsaasti. Tästä syystä on pidetty tärkeänä tarkastella kunkin paikan liikenneolosuhteita kokonaisuutena. Tässä tapauksessa paikalla on erittäin turvallinen alikulkukäytävä ja valo-ohjattu suojatie. Lisäksi ajonopeuksia on alennettu noin vuosi sitten olemaan 30 km/h. Muita turvallisuutta lisääviä tekijöitä alueella on parantunut katuvalaistus sekä autoilijoiden nopeuksia hillitsevä nopeusnäyttö.



Mikäli Asematien ylittävän valo-ohjatun suojatien yhteyteen toteutettaisiin em. lisäksi vielä hidastetöyssy, olisi sen turvallisuutta lisäävä vaikutus pannonstukseen nähden suhteellisen pieni. On huomattava, että pisteytysjärjestelmän mukaisia tarkasteluja tehdään vuosittain n. 6–10 kpl, ja kuntateknii-kan toteutuksen määrärahat ovat rajalliset. Viime vuosina on tehty vain yksittäisiä ja pienempiä hidasteita tai olemassa olevien hidasteiden korjauksia noin 10 000 eurolla vuodessa. Nyt kyseessä olevaan paikkaan toteutetun hidasteen rakennuskustannusten arvioidaan olevan n. 20 000–30 000 euroa.

Kohteeseen tulisi rakentaa bussiliikenteen runkolinjan takia hidastetyynyn mallinen töyssy. Kohdassa on lähimenneisyydessä ollut kaksi tyynyhidastetta (yksi/ajorata), jotka korvattiin nykyisillä liikennevaloilla niiden osoittauttua paikkaan huonosti sopivaksi ratkaisuksi. Tämän myötä hidastetöyssyn uudelleenrakentamista ei ole pidetty perusteltuna. Loivalle mäkiosuudelle ei muutenkaan suositella asetettavaksi töyssyjä, sillä hidasteen eteen voi muodostua talvella autojen renkaiden alla lumen tiivistyessä liukkautta, joka aiheuttaa vaaratilanteita.

### Lopuksi

Vuonna 2019 julkaistu Helsingin jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluperiaatteet -opas jakaa suojatiejärjestelyt kolmeen luokkaan värikoodein vihreä, keltainen ja punainen. Vihreä luokka on paras ja punainen huonoin luokka, johon kehittämistoimet tulisi kohdentaa.

Granhultin koulun kohteessa alikulkutunneli on vihreässä luokassa ja kuuluu turvallisimpaan järjestelyyn.

Nykyinen keskisaarekkeellinen valo-ohjattu suojatie on suunnitteluperiaatteiden mukaisesti luokiteltu keltaiseksi. Ohjeen mukaan valo-ohjattu suojatie on turvallinen ratkaisu. Keltaiseen luokkaan joutumisen syy aiheutuu punaisia päin kulkevista. Ongelmaan on kuitenkin selkeänä ratkaisuna liikenneskasvatus ja oppilaiden ohjaaminen käyttämään nykyistä alikulkua. Tähän yhdyskuntavaliokuntakin kiinnitti huomiota kehottaessaan toimenpiteisiin, joilla alikulun käyttöä aktivoidaan ja se tehdään nykyistä houkuttelevammaksi. Koulua pyydetään myös ohjeistamaan alikulun käyttöön ensisijaisesti.

(<https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/aineistot/aineistoja-08-19.pdf>)

Kauniaisten kaupungin alueelta löytyy useita em. luokittelun mukaisia punaisia kohteita, joissa ei ole alikulkukäytävää, joten hidasteiden toteutusta niille kohdille tulisi priorisoida. Hidasteisiin käytettävissä olevan rajallisen määrärahan vuoksi toteutuksen järjestyksellä on suunnittelussa suuri painoarvo. Todettakoon lopuksi, että Kauniaisten liikenneturvallisuusraportin mukaan onnettomuudet keskittyvät Asematien ja Tunnelitien risteyksen lähetyville sekä muualle keskustaan.

KJ:

KH päättää pysyttää yhdyskuntavaliokunnan tekemän valmistelua koskevan päätöksen.

.....

Jäsen Stolt esitti jäsen Johanssonin ja jäsen Pesosen kannattamana, että uimahallin liikennevalojen yhteyteen tulisi korotettu suojatie.

Suoritetussa äänestyksessä, jossa pohjaehdotusta kannattavat äänestivät "jaa" ja jäsen Stoltin ehdotusta kannattavat äänestivät "ei", vastaehdotus voitti äänin 5–1 (Salminen), yhden äänestäessä tyhjää (Rintamäki-Ovaska).

Päätös:

KH päätti muuttaa yhdyskuntavaliokunnan päätöksen seuraavasti:

- Granhultin koulun saattoliikennejärjestelyiden katusuunnitelma asetetaan julkisesti nähtäville MRA 43 §:n mukaisesti. Suunnitelmista pyydetään poliisin, HSL:n HSY:n sekä vanhus- ja vammaisneuvostojen lausunnot.
- Saattoliikennejärjestelyjen toteutuksessa hyödynnetään Uimahallin ala-alueella olevia pysäköintipaikkoja esim. lisäämällä sinne riittävä määrä jättöpaikkoja 15 minuutin aikarajoituksella arkisin kello 8–16 välisenä aikana.

Lisäksi KH päätti lisätä suunnitelmaan, että uimahallin liikennevalojen yhteyteen tulee korotettu suojatie.